



特 許 願

昭和50年5月22日

特許庁長官 斎藤英雄 殿

1. 発明の名称 **ソリッドタイヤ装着装置**
 2. 発明者 **ソリッドタイヤ株式会社**
 住 所 **神戸市東灘区住吉町森塚山187番1号**
 氏 名 **中 川 和 彦** (ほか1名)

3. 特許出願人
 住 所 **神戸市東灘区協栄町1丁目3番18号**
 氏 名 (119) 株式会社 **神 戸 製 鋼 所**

4. 代 理 人 番 577 **井一主一義一海**
鈴木博章 4字訂正
 住 所 **大阪府東大阪市御野1013番地** 電話(06) (781) 3435 番
 (782) 6917 番
 氏 名 (6174) 弁理士 **安 田 敏 雄**

特許願の目録
 (1) 発明 細 書 1 通
 (2) 図 面 1 通
 (3) 願 書 副 本 1 通
 (4) 委 任 状 1 通
 (5) 出願事務請求書 1 通

明 細 書

1. 発明の名称 **タイヤ装着装置**

2. 特許請求の範囲

1. 加硫用金型と同心に配置されたシリンダにその上端が保持されると共にその上端は同シリンダにより金型を貫通して上下自在なピストンに保持され、かつ可撓材質より成る気密円筒形ブラダと、前記金型の上方に位置して前記ブラダより若干大径であり、かつ金型並びにブラダに向つて上下自在であるタイヤをブラダに装入する円筒体とから成り、同円筒体はその下端外周に加硫用タイヤの上部ビードを保持して金型内に装入するための半径方向に拡張自在な保持用羽根を備え、前記シリンダにはブラダ内への高圧加熱流体の給送口を備えると共に、前記円筒体にはブラダをタイヤ内へ装入用の低圧流体の給送口が備えられたことを特徴とするタイヤ装入装置。

8. 発明の詳細な説明

この発明は、タイヤ加硫機における加硫用金型

①9 日本国特許庁

公開特許公報

①特開昭 51-136765

④3公開日 昭51.(1976)11.26

②特願昭 50-62220

②出願日 昭50.(1975)5.22

審査請求 未請求 (全6頁)

庁内整理番号

6542 37

⑤2日本分類

257C311

⑤1 Int. Cl²

B29H 5/06

内へのタイヤ装入並びに同タイヤ内へのブラダ装入、特に更生タイヤのそれにおいて、操作の自動化と省力化を企図すると共に、装置の簡単化と操作の容易化、特に更生タイヤの狭いビード間隔よりブラダを円滑に装入させ、新車用のブラダ共用を可能とするように、ブラダ方式を改善したものに関する。

従来更生タイヤの加硫機型式としては、エヤバッグを用いたものと、ブラダを用いたものとに大別される。エヤバッグ方式では、比較的肉厚の厚いドーナツ状のゴム袋であるエヤバッグを用い、このゴム袋を加硫機外の別の装置を利用して未加硫タイヤ内に嵌め込み、その後これを加硫機まで運び、エヤバッグの内部に蒸気、温水等の高圧の加硫媒体を入れて加硫を行ない、加硫終了後、タイヤ内にエヤバッグを装入する前記装置を利用して、エヤバッグを加硫済みタイヤから抜き出す方式であり、この方式は加硫機以外にエヤバッグの着脱装置一式が必要とされ、コスト的にも高価であると共に操作も煩雑であり、省力化、自動化の点で不利である。

これに代るものとして、比較的肉厚の薄い円筒状のゴム袋をブラダとして用い、加硫機自体に付属させて、加硫機上でブラダをタイヤ内面に沿わせ、内側より加硫媒体を入れて加硫し、加硫後タイヤ内よりブラダを取出す型式がブラダ型式であり、これはエヤバグ型式に比し省力化、操作の容易化で進歩した方式であり、新タイヤ用の加硫機には既に多用されている技術の1つである。しかし更生タイヤの加硫機で、このようなブラダ型式は一般に余り実用に供されていない。これは本邦では更生タイヤの使用比率が小さく、また各工場の規模も小さく、省力化が遅れているのも一因ではあるが、技術的困難が伴うためである。

即ち更生タイヤの場合、このブラダ方式を使用する場合の困難さは、加硫すべきタイヤのビード部間隔が、新車用のラジアルタイヤの未加硫タイヤのそれよりも更に狭く、従来の新車用の加硫機そのままで、ブラダがタイヤ内面にスムーズに沿わないのである。従つて現在使用されているブラダ型式でも、上部から筒形のブラダを入れる方

式である。しかしこの上部からブラダを入れる方式では、ブラダが加硫機内にあり、同ブラダがタイヤの内側に入っていない状態が、ブラダがタイヤの内面に沿っている状態とでは、180度反転しており、ブラダのタイヤ内装入時に無理を生じるために、ブラダの寿命も短かく、またその加硫媒体の供給が上側より行なわれるため、ドレンがブラダから抜けにくい等の欠点がある。

本発明はこれらの問題点を解決し、更生タイヤ加硫機において、新車用のブラダ方式が好適に適用できるようにし、新車用の筒形ブラダを共用可能とすると共に、そのタイヤ並びブラダ装入の円滑化を可能としたものであり、従つてその特徴とする処は、加硫用金型と同心配置されたシリンダにその上端が保持されると共にその上端は同シリンダにより金型を貫通して上下自在なピストンに保持され、かつ可撓材質よりなる気密円筒形ブラダと、前記金型の上方に位置して前記ブラダより若干大径であり、かつ金型並びブラダに向つて上下自在であるタイヤ並びブラダの装入用円筒体と

から成り、同円筒体はその下端外周に加硫用タイヤの上端ビード部を保持して金型内に装入するための半径方向に拡張自在な保持用羽根を備え、前記シリンダにはブラダ内への加硫媒体の給送口を備えると共に、前記円筒体にはブラダのタイヤ内装入用低圧流体の給送口が備えられた点にある。

即ち本発明では、新車用タイヤ加硫機における筒形ブラダを用いても、これを更生タイヤの上下ビード間の狭い間隔からスムーズに装入し、ブラダ方式で加硫が行なえるようにするために、その円筒下端の外周に、未加硫タイヤを複数枚の開閉羽根によつてタイヤの上部ビード部を保持できるようにしたタイヤ並びブラダ装入用の円筒体を用い、未加硫タイヤをモールドセンタ上まで、この円筒体によつて搬入し、筒形ブラダ内に低圧流体（エヤ、スチーム等）を入れると同時に、前記円筒体内にその圧力より少し高い圧力の流体を供給することにより、円筒体内に位置するよう、円筒体より若干小径とされたブラダを前記圧力差により膨脹することなく、円筒内供給流体の潤滑作用

及び前記羽根の案内を介して、筒形ブラダの下降と共に、ブラダをタイヤ内に円滑に装入させ、かつタイヤ内では外圧零によつて確実に膨脹させ、タイヤ内面に沿わせるようにしたものである。

以下図示の実施例に基いて本発明装置を詳述すると、第1、2、3図は本発明によるブラダのタイヤ内装入、加硫過程をそれぞれに示したものであり、第1図は加硫中、第2図はタイヤ保持状態、第3図は装入過程を示しているが、各図において、(1)は加硫すべきタイヤを示し、(2)(3)は同タイヤの外側に模様をつけ成形する加硫用の上下金型であり、これら金型(2)(3)は上下プラテン(4)(5)に図示省略してあるが、ボルト等の締結具により取付けられている。この上下プラテン(4)(5)には図例のように、空洞部(4a)(5a)があつて、この空洞部(4a)(5a)には外部より蒸気が給送されて、タイヤ(1)を外部より金型を介して加熱することが可能であり、(6)は可撓材質（ゴム等）による気密円筒形ブラダであり、同ブラダ(6)はその上端は金型中心を下方より上方に向つて上下自在に進退貫通するピス

トンロッド(7)に、上部クランプリング(9)および上部ビードリング(10)により挾持され、かつロックナット(8)によりロッド(7)に連結保持され、またブラダ(6)の下端は前記ピストンロッド(7)の駆動用シリンダ(13)の上部ハブ(14)に取付けられた下部クランプリング(11)および下部ビードリング(12)により挾持されて保持され、また前記ハブ(14)にはブラダ内へ温水、蒸気等の高圧加熱流体(加硫媒体)の給送口(出入口)(15)が設けられ、同給送口(15)は図示よりハブ(14)を貫通して、ブラダ(6)の内部に連通開口されており、タイヤ(1)を加硫する場合、この給送口(15)より加硫媒体を循環させることにより、加硫すると同時にその圧力によつて、タイヤ(1)の外面に金型(2)(3)によるパターンを形成させることができ、上下金型(2)(3)はこの高圧の加硫媒体に打ち勝つ力で締着することが必要である。

第2図は本発明による円筒体(18)が、その外周下端に付設した羽根(17)によりタイヤ(1)の上部ビード部を保持し、タイヤ(1)を下金型(3)内に装入した状態を示しているが、この時ピストンロッド(7)は図

のように上昇し、ブラダ(6)は円筒状に伸張した状態にあるが、このさい未加硫タイヤ(1)の金型(2)内への装入を容易にするため、同ブラダ(6)の内部は給送口(15)を利用し真空状にすることが適當である。タイヤ(1)は後述するように、半径方向に拡張可能とされた羽根(17)によつて把持されているが、これは加硫機外の所定位置で、前記羽根(17)によりその上部ビード部を把持され、第2図状態にまで搬入されるのであり、このさい上部金型(2)はタイヤ(1)の装入に支障のないように避退されている。

この第2図で推測されるように、この状態にあるブラダ(6)を、タイヤ(1)内に装入して、その内面にフィットさせるためには、先ずブラダ(6)内に低圧のエヤ等を入れた後、円筒体(18)内にそのエヤ圧より若干高い低圧のスチーム等を入れ、更にピストンロッド(7)を微速で下降させれば、第3図のようになることは明らかである。即ち第3図において、ブラダ(6)は円筒体(18)内では、円筒体(18)の内圧がブラダ(6)の内圧より高いので、ブラダ(6)は円筒体(18)の内圧により内側に押え付けられることにな

る。

り、一方円筒体(18)の下端より下方に延びるブラダ部分では、前記円筒体(18)の内圧、即ち外側から圧力を受けないので、この部分は膨脹し、また円筒体(18)の下端では前記圧力差のため、下端内面とブラダ(6)の外面とは、円筒体(18)内に供給されたエヤ等が潤滑作用を呈し、ブラダ(6)の滑り移動を良好とし、更にタイヤ(1)の上部ビード部とは、このビード部を把持している羽根(17)が全局に亘つてガイドとしてブラダ(6)を誘導するため、ブラダ(6)はきわめて円滑にタイヤ(1)の内部に装入され、その内面形状によく沿うことができるのである。こうして上金型(2)を下金型(3)と適合させて締着保持することにより、第1図の状態となつて、シリンダ(13)の給送口(15)より温水、蒸気等の加熱高圧流体の給送循環によつて、タイヤ(1)の加硫が行なわれることになる。各図において(18)は円筒体(18)におけるそのエヤ等の低圧流体の給送口、(30a)は同給送パイプを示している。

前記円筒体(18)およびこれに付属する羽根(17)の詳細は、第4、5図に例示する通りであつて、両図

において、円筒体(18)は図のようにその頂部は閉鎖され、下端が開口され、ブラダ(6)より若干大径の円筒形態であるが、その外周下端には第4図で明らかなように、円周上に均等に分割されて放射状に配置された複数枚の円弧形状の羽根(17)が、第5図示のように、円筒体(18)の外周に固設されたブラケット(19)に、上端一側をピン(20)によつて可回動に枢支され、上端他側で垂直のリンク(22)の下端にピン(21)で連結され、ピン(20)を支点として矢印のように回動可能とされており、前記リンク(22)の上下作動用の駆動源として、本発明では円筒体(18)の外周面に円盤(23)を固設し、同円盤(23)を囲んでシリンダ(24)、ヘッド(25)を上下動可能に軸受等を介して摺動自在に装設し、ヘッド(25)に前記リンク(22)の上端をピン(21)で連結し、シリンダ(24)の上下にエヤ等の流体給送口(26)を開設して、エヤ等を給送可能とするのである。従つて下位の給送口(26)よりエヤを供給すればシリンダ(24)ヘッド(25)は下降し、リンク(22)も下降することにより、羽根(17)はピン(20)を支点として縮閉し、反対に上部の給送口(26)よりエヤを供

給すればシリンダ80ヘッド81は上昇し、リンク82も上昇することにより、羽根83はピン84を支点として回転して拡開することになる。即ちこの羽根83群の拡開縮閉によつて、タイヤ(1)の上部ビード部分を内側より把持(拡開時)し、また解放(縮閉時)することが可能である。

以上の説明で明らかなように、羽根83を備えた円筒体80、これと対応するブラダ(6)とによつて、本発明では、加硫すべきタイヤ(1)の上部ビード部を羽根83で保持して、タイヤ(1)をモールド中心に搬入し、ピストンロッド(7)の上昇によるブラダ(6)の伸張と、これに応じて下降する円筒体80によるタイヤ(1)の下金型(2)内への装入、上金型(3)の閉合締着、ブラダ(6)内への低圧スチームの供給、これに対応する円筒体80内への前記スチームより若干高い低圧エヤの給送、ピストンロッド(7)の下降という一連の動作を介して、タイヤ(1)内へのブラダ(6)の装入、次いでブラダ(6)内への加硫媒体の供給、プラテン(4)(5)への加熱媒体の供給により、タイヤ(1)に対する加硫成形が行なわれるのである。加

5

転可能とされ、加硫機前方のタイヤ受台85上に乗せたタイヤを羽根83により保持し、上昇して支持軸の回転により、モールド中心即ち下部金型(3)のセンター位置まで移動して、下降することにより、先に述べたようにタイヤの金型内装入とブラダ(6)の装入を行なうのである。勿論これは1例であつて、この装入装置によつて、先に述べたように、加硫後、円筒体80を再びモールド中心上に移動させ、ハブ84の上昇によるタイヤ(1)との引き剥し、タイヤ(1)の把持と搬出のように、加硫済みタイヤの取出装置として利用できるが、別の取出装置を用いることもできるし、加硫機の型式によつてその設置は自由に設計できる。

本発明は以上の通りであつて、加硫機のモールドセンタに、ブラダ(6)を下方より支持させ、円筒体80との組合せにより、加硫すべきタイヤ(1)の金型内装入と、装入タイヤ内へのブラダ(6)の下降装入を行なわせるため、先ずブラダ(6)として、現行の新車タイヤ用に使用されているブラダと同一のものを使用でき、これによりブラダを共用でき、

特開 昭51-136765 (4)

硫完了後のタイヤ取出しは、金型の開放と上金型(2)の避退、ハブ84の上昇によるタイヤ(1)とハブ84の引き剥し、ピストンロッド(7)の上昇によるブラダ(6)の上方引出し、円筒体80によるタイヤの上部ビード部保持と、円筒体80による搬出によつて完了する。第5図は本発明装置の現行加硫機への設置1例を示しており、図示の加硫機は2連型のプレスタイプで、2組のタイヤを同時に加硫できる型式のもので、上下金型(2)(3)が締着された状態を示しており、金型(2)(3)は上下のプラテン(4)(5)にボルト等で取付けられ、上部プラテン(4)はトップリンク81に支持され、下部プラテン(5)はベース82に支持されている。この加硫機は図示省略してあるがクランク機構により、サイドリンク83を介して金型締付力を発生すると共に、トップリンク81を図示しない運動機構を介して後方へ移動させ、本発明の装入装置による前述したタイヤの装入に干渉しないようにされる。本発明の装入装置は加硫機の側面に取付けられ、その円筒体80はシリンダ84で上昇下降可能とされ、また支持軸を中心に戻

124

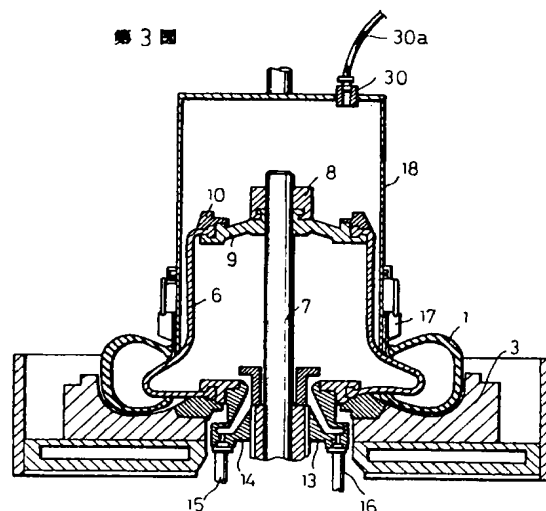
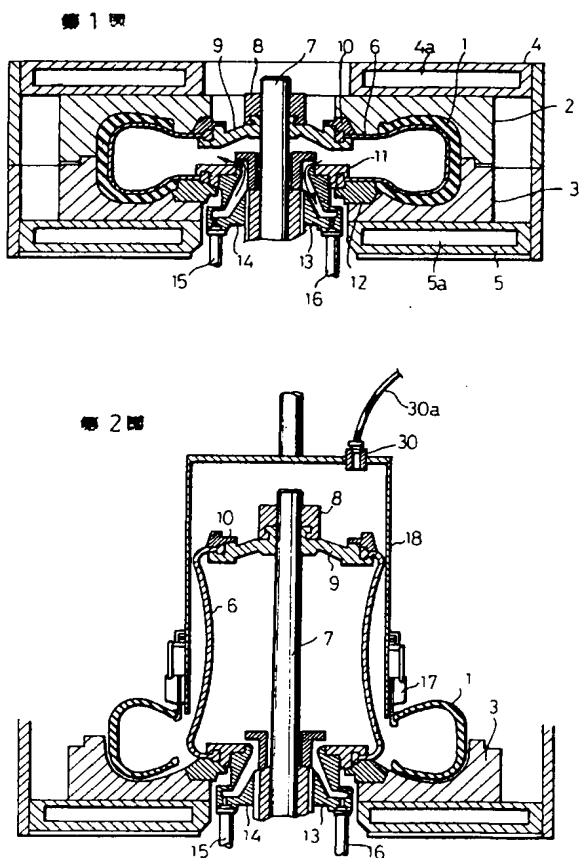
ブラダコストを低減できるのであり、前記円筒体80内とブラダ(6)内との圧力差を利用し、ブラダ(6)を下降させつつ、タイヤ(1)内へ装入するようにしたので、円筒体内の低圧エヤの潤滑作用やタイヤ保持同羽根のガイドにより、更生タイヤのようにビード間隔の狭いタイヤに対しても、その内面へきわめて円滑に無理なく装入でき、タイヤ内面形状に確実にフィットさせることができ、従来の更生タイヤに対するブラダ方式の適用困難を解決できるのであり、同時にまたブラダ(6)を抜く時でも、これが伸張によつて引抜きも全く無理なく行なえ、かつその加硫媒体もブラダ(6)の下端より入れることにより、加硫後にドレンがブラダ内に残るおそれもなく、円滑な出入動作と相まつて、ブラダの耐用性を著しく向上させることが可能となるのであり、特に更生タイヤの加硫機に用い、その加硫操作の自動化と省力化を促し、しかも装置として簡単で故障を生じることなく、優れた効果と利点を発揮できるのである。

4. 図面の簡単な説明

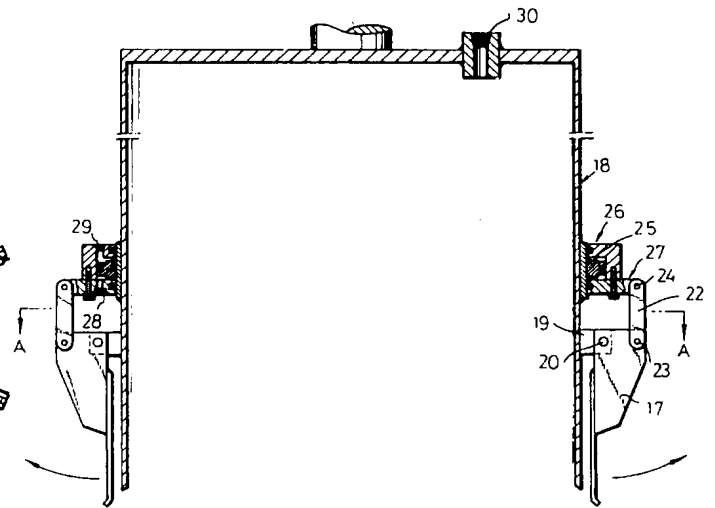
第1図は本発明によるブラダ装入、加硫状態の要部縦断側面図、第2図は同円筒体によるタイヤ保持装入状態の縦断側面図、第3図に同ブラダ装入状態の縦断側面図、第4図は円筒体の第5図A-A線断面図、第5図は円筒体の一部切欠縦断側面図、第6図は本発明装入装置の加硫機取付1例の説明図である。

(1) …タイヤ、(2)(3) …上下金型、(4)(5) …上下プラテン、(6) …ブラダ、(7) …ピストンロッド、(8) …シリンド、(9) …ハブ、(10)(11) …加硫媒体給送口、(12) …羽根、(13) …円筒体。

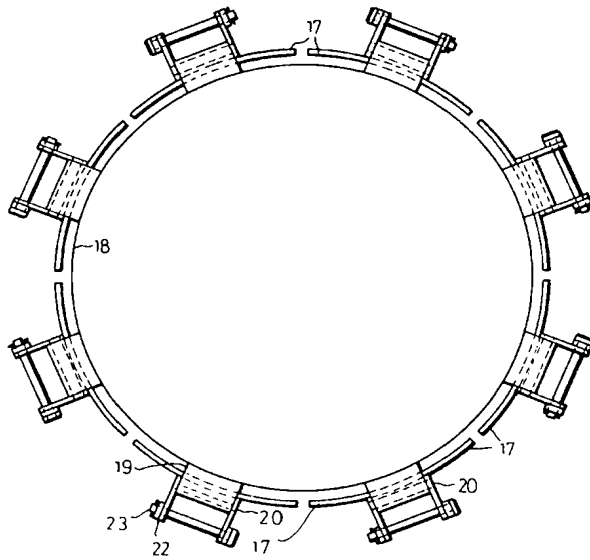
特 許 出 願 人 株式会社神戸製鋼所
代 理 人 弁 理 士 安 田 敏 雄



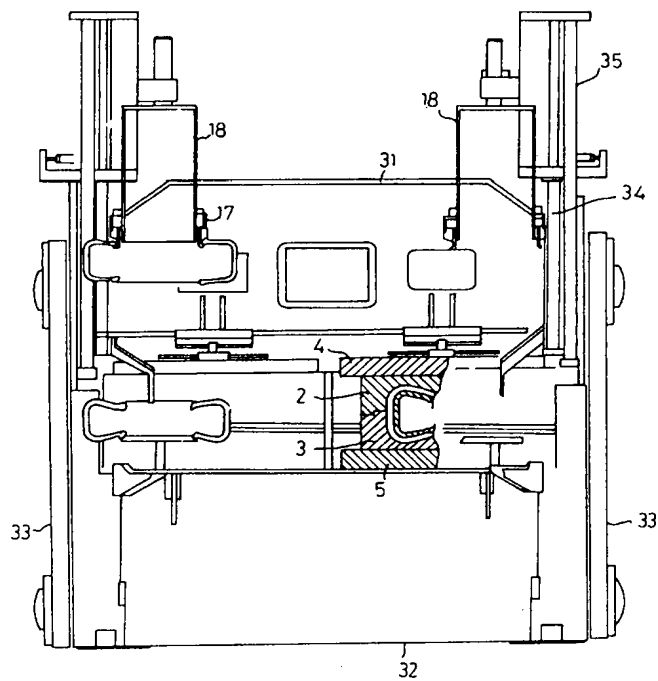
第 5 図



第 4 図



第 6 図



6. 前記以外の発明者又は特許出願人

(1) 発 明 者

住 所 兵庫県神戸市東灘区豊崎台2丁目1番1の312号
氏 名 藤 枝 靖 彦

(2) 特許出願人

住 所
氏 名